

Renégociation de contrats dans l'industrie du transport urbain en France¹

Philippe Gagnepain,² Marc Ivaldi,³ David Martimort⁴

Résumé

Cet article analyse la renégociation des contrats de gestion déléguée dans le secteur du transport en France. Nous décrivons tout d'abord brièvement le secteur, puis nous présentons dans ses grandes lignes un modèle théorique de renégociation des contrats expliquant les évolutions dynamiques des subventions en direction des opérateurs et notamment leur profil croissant au cours du temps. Ce modèle est ensuite estimé. L'analyse économétrique montre que l'hypothèse consistant à supposer que les autorités ont une forte capacité d'engagement conduit à surestimer l'efficacité des firmes du secteur.

Abstract

This paper describes the renegotiation of delegated management contracts in the French urban transport. We briefly describe the sector, sketch a theoretical model showing that contract renegotiation explains an increasing profile of subsidies over time. This model is finally estimated. Our analysis shows that wrongly assuming that local governments can fully commit to a profile of subsidies and do not renegotiate contracts leads to systematically overestimating the efficiency of firms in the sector.

JEL Classification: H11, D82.

¹Les auteurs remercient pour leurs commentaires constructifs un rapporteur pour cette revue, les participants au Congrès 2007 de l'Association Française d'Economie, Paris Sorbonne, ainsi que le Centre d'Etude et de Recherche sur le Transport Urbain (CERTU, Lyon, France). Gagnepain remercie Ministerio de Educación y Ciencia (SEJ2004-00670 et SEJ2007-66268), de même que Fundación BBVA pour leur assistance financière. Martimort et Ivaldi remercient l'Agence Nationale pour la Recherche pour son soutien financier.

²Universidad Carlos III de Madrid, et CEPR.

³Toulouse School of Economics (IDEI-GREMAQ), EHESS, et CEPR.

⁴Toulouse School of Economics (IDEI-GREMAQ), EHESS, et CEPR.

1 Introduction

L'analyse des relations contractuelles entre collectivités locales soucieuses de trouver les meilleures conditions pour la fourniture des grands services publics ou environnementaux et le secteur privé est un sujet de la plus haute importance. Quels modes contractuels préservent-ils au mieux les intérêts de la collectivité? Quelles frictions peuvent éventuellement limiter l'efficacité de la gestion déléguée de ces grands services au secteur privé? L'économiste peut-il quantifier ces frictions et éventuellement fournir quelques principes de politiques économiques qui seraient autant de guides pour le décideur public?

Si, au moment de répondre à ces interrogations, on ne peut nier les tentations idéologiques qui consistent le plus souvent à arguer de manière polémique qui en faveur d'un mode administré de ces services, qui en faveur du seul secteur privé, force est de reconnaître qu'il existe encore un fossé important entre la sophistication des modèles que le théoricien a développé à ce jour pour décrire la relation contractuelle entre délégant et délégataire⁵ et les leçons pratiques que l'on peut en retirer dès lors que le praticien ou le décideur public s'intéresse au bon fonctionnement d'un secteur donné.

D'un point de vue général, cet article a pour modeste objectif de contribuer à combler ce vide et de démontrer qu'en la matière certaines des interrogations que nous évoquions ci-dessus peuvent être levées. Prenant comme objet d'analyse l'industrie du transport urbain en France, nous proposons un modèle théorique et une application empirique expliquant les choix de contrats et de régulation des coûts des opérateurs. Notre analyse souligne que ces choix sont dictés par d'une part par l'asymétrie d'information entre autorités publiques et opérateurs privés mais aussi par la capacité d'engagement parfois limitée des autorités publiques. Information asymétrique et engagement limité constituent autant de frictions contractuelles essentielles dont l'étude est indispensable si l'on veut évaluer l'efficacité des modes opératoires dans le secteur.

Dans chaque zone urbaine, le service de transport urbain est assuré par un opérateur unique et est réglementé par une autorité publique locale. Ces deux parties sont liées par un contrat qui est en pratique de type "coût du service" ou "prix fixe".⁶ L'autorité publique n'est capable ni d'observer l'efficacité technologique de l'opérateur ni d'évaluer les efforts de réduction des coûts que ce dernier peut entreprendre. Cette constatation justifie notre modélisation théorique qui consiste à étudier des relations contractuelles

⁵Voir par exemple Laffont et Tirole (1993) et Laffont et Martimort (2002).

⁶Rogerson (2003) observe qu'un tel choix dichotomique est tout à fait susceptible d'approcher l'optimum que l'on pourrait obtenir avec des menus de contrats plus complexes.

contraintes à la fois par des problèmes de sélection adverse mais aussi par des problèmes de risque moral.

Un premier objectif de notre travail est alors d'expliquer le choix des contrats par les autorités organisatrices de transport ainsi contraintes d'un point de vue informationnel. La Nouvelle Théorie de la Régulation (Baron and Myerson, 1982, et Laffont and Tirole, 1986) propose un cadre normatif permettant d'appréhender les relations contractuelles entre entreprises réglementées et autorités publiques au travers du prisme offert par la Théorie des Incitations. Dans ces modèles, les autorités offrent des régulations incitatives leur permettant de réduire ainsi les asymétries d'information inhérentes au contrat et d'inciter les opérateurs à réduire efficacement leurs coûts. Un message fondamental de cette littérature est que les régulations incitatives optimales résultent d'un arbitrage entre d'une part la recherche de l'efficacité allocative et d'autre part le désir de l'autorité publique de réduire les rentes informationnelles des opérateurs. Intuitivement, les mécanismes de type "coûts du service" limitent les incitations des entreprises à exagérer ces coûts et limitent d'autant leurs rentes informationnelles. A contrario, et bien qu'ils abandonnent souvent des rentes excessives aux opérateurs, les mécanismes de type "prix fixe" ont de fortes vertus incitatives puisqu'ils permettent à l'opérateur de bénéficier de tous les efforts qu'il peut exercer pour réduire ses coûts. En supposant que les autorités publiques ont une forte capacité d'engagement, cet arbitrage est théoriquement résolu par le choix d'une régulation optimale de second rang, qui peut être (sous certaines conditions techniques) mis en oeuvre grâce à un menu complexe de contrats linéaires.⁷

La littérature empirique a, quant à elle, supposé jusqu'à présent que les contrats observés en pratique sont tous issus de mécanismes optimaux de ce type (Wolak, 1994, Wunsch, 1994, et Gasmi, Laffont and Sharkey, 1997 par exemple). Plus récemment, le débat s'est porté sur la pertinence de telles hypothèses et sur les performances de menus de contrats plus parcimonieux. En effet, la mise en oeuvre de menus complexes de contrats linéaires n'est pas toujours possible dès lors que les autorités publiques ne disposent pas des capacités techniques ou le degré d'expertise requis.

Dans l'industrie du transport urbain, nous n'observons en pratique que deux types de contrats aux propriétés significativement différentes en termes d'incitations à la réduction des coûts d'exploitation. Il est donc difficilement envisageable de supposer que ces contrats sont issus de menus relativement complexes de contrats optimaux. Nous proposons donc

⁷Voir Laffont et Tirole (1993).

dans un premier temps de construire un mécanisme de réglementation optimal qui s'adapte au contexte du transport urbain français. Ici, l'autorité propose à l'opérateur un menu simple de contrats qui peuvent être soit de type "coût du service" soit de type "prix fixe". L'argument justifiant ce choix restreint est développé par Wilson (1993) et Rogerson (2003): Un menu simple de deux contrats peut déjà permettre à une autorité organisatrice d'obtenir une part importante du bien-être social généré par des menus plus complexes. Dans un tel cadre, les opérateurs les plus efficaces sont conduits à adopter des mécanismes à "prix fixes" et bénéficient de fait de rentes informationnelles importantes. Les opérateurs les moins efficaces s'orientent vers des contrats de type "coût du service".

Une différence importante avec l'analyse de Rogerson (2003) est que notre modèle théorique est dynamique et s'attache à caractériser les évolutions dans les contrats passés entre un même opérateur et une autorité publique donnée. L'industrie du transport urbain en France est en effet caractérisée par une augmentation continue des subventions versées par les autorités aux opérateurs, indépendamment des caractéristiques du service, de l'identité de l'autorité ou de l'opérateur. Nous justifions cette tendance par le fait que les autorités peuvent souffrir d'une capacité limitée d'engagement à la non-renégociation des termes du contrat. Cette capacité d'engagement limitée est à la source des incitations des autorités publiques à augmenter les subventions au cours du temps, à mesure que les capacités productives de l'opérateur sont mieux appréhendées au vu de ses performances passées.

L'argumentaire théorique sous-tendant cette explication est bien connue de la littérature sur l'engagement contractuel limité⁸ mais il est sans doute bon d'en rappeler les principales articulations. Dès lors que l'autorité publique souffre d'une connaissance imparfaite des caractéristiques des opérateurs, offrir un menu simple de contrats permet une certaine auto-sélection des opérateurs suivant leur efficacité. Comme nous l'avons vu ci-dessus, les opérateurs les plus efficaces sélectionnent les contrats à "prix fixes" alors que les moins efficaces préfèrent les contrats "coûts du service". L'adoption par un opérateur donné d'un tel contrat est donc interprété par l'autorité publique comme étant une information plutôt défavorable. Dans un cadre dynamique où les relations contractuelles entre opérateurs et autorités publiques couvrent plusieurs périodes, il est tout à fait naturel que ces dernières prennent en compte l'information révélée par le passé par les opérateurs dans leurs choix de contrats pour réajuster les termes du nouveau contrat. Accroître les

⁸Voir par exemple Laffont et Martimort (2002, Chapitre 9).

subventions associées aux contrats à “prix fixes” permet à l’autorité de s’ajuster et à des entreprises a priori moins efficaces d’introduire elles aussi certains gains de productivité. Ces gains doivent toutefois être évalués d’un point de vue dynamique: Les opérateurs les plus efficaces peuvent préférer ainsi adopter des contrats de type “coûts du service” dans les premières périodes de la relation afin de bénéficier de l’accroissement des subventions que la renégociation de ces contrats initiaux induira. Dans un monde où les autorités publiques ont une capacité d’engagement limitée, l’arbitrage entre efficacité allocative et rente informationnelle doit être reconsidéré d’un point de vue dynamique: L’information sur les opérateurs n’est révélée que graduellement et, simultanément, les subventions aux opérateurs croissent au cours du temps.

Notre second objectif est de proposer une validation empirique de notre modèle théorique à l’aide d’une base de données riche en observations sur les caractéristiques des réseaux de transports, les autorités organisatrices, et les opérateurs du service (49 réseaux de transport urbain sur la période 1987-2001). Nous construisons un modèle micro-économétrique du choix du type de contrats par les autorités organisatrices et de la réponse optimale des opérateurs. En particulier, nous nous concentrons sur le caractère dynamique des arrangements contractuels proposés par les autorités et sélectionnés par les opérateurs. Nous montrons comment le choix des dynamiques contractuelles dépend des caractéristiques intrinsèques de l’opérateur. La méthodologie employée est similaire à celle utilisée par les économistes qui étudient les choix d’entrée des entreprises dans des marchés de type concurrence oligopolistique (Hotz et Miller, 1993, Bajari et alii, 2007, et Ryan, 2007).

Nous évaluons la distribution de l’inefficacité des opérateurs de transport, et suggérons qu’une bonne modélisation de la capacité d’engagement des autorités organisatrices est fondamentale pour une évaluation satisfaisante des capacités productives des opérateurs et donc de l’efficacité de la gestion déléguée. En d’autres termes, les paramètres d’efficacité du secteur ne peuvent être évalués précisément qu’en prenant en compte non seulement les contraintes informationnelles mais aussi les contraintes institutionnelles qui constituent le “paysage du contrat”.

En particulier, faire l’hypothèse erronée que les autorités peuvent s’engager à ne pas renégocier conduit à sous-évaluer l’inefficacité des opérateurs. Intuitivement, faire l’hypothèse d’engagement complet conduit à sous-évaluer les gains d’efficacité que l’on peut obtenir au travers de la renégociation et donc à déplacer les arbitrages entre efficacité et extraction des rentes en faveur du premier de ces objectifs.⁹

⁹Ces résultats ainsi que le modèle théorique correspondant sont développés de manière plus détaillée

L'article est organisé de la manière suivante. Dans la Section 2, nous présentons plus en détails l'industrie du transport urbain en France. La Section 3 est consacrée au développement de notre modèle théorique et motive nos choix de modélisation. La Section 4 présente les données disponibles et l'application empirique.

2 L'industrie du transport urbain en France

Le transport urbain est un service public dont la politique est déterminée par une entité publique, l'autorité organisatrice, tandis que l'exploitation peut être confiée à une entreprise privée, l'exploitant ou opérateur. Les relations entre les deux parties sont régies par un contrat qui définit le type de réglementation adoptée.

La mise en oeuvre de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) en 1982 résulta d'une volonté générale de réglementation du droit des transports. Divers principes en sont issus, notamment l'organisation de la politique de transport par les collectivités locales, la définition du périmètre de transport, le financement par les bénéficiaires directs et autres bénéficiaires privés ou publics indirects etc... Une conséquence importante de cette loi est que les autorités locales sont responsables du financement du transport urbain à partir de cette date.

Les deux parties sont liées par un contrat qui précise la nature des services à fournir par l'exploitant, les conditions de l'exploitation du service, le type de financement et les modalités de contrôle de l'utilisation des fonds engagés. En particulier, l'autorité détermine dans le contrat la structure du réseau de transport, la capacité et la qualité du service, la tarification, les niveaux de subvention, et le niveau de l'investissement. Le prix du transport imposé est bien inférieur au prix qui permettrait d'assurer l'équilibre financier de l'exploitation qui est déficitaire en permanence. Il est donc nécessaire de subventionner l'activité pour assurer son équilibre financier.

Deux grands types de contrats, qui diffèrent par l'allocation des recettes commerciales et la nature du remboursement des coûts d'exploitation, sont utilisés. Le premier type, intitulé "coût du service", définit une convention où l'exploitant, à l'issue de l'exercice, cède les recettes commerciales à l'autorité, qui lui rembourse en contrepartie la totalité de ses coûts ex-post. L'exploitant n'a donc aucune incitation à fournir un effort pour réduire ses coûts de production. En revanche, dans le cas des contrats de type "prix fixe", l'exploitant conserve les recettes commerciales et obtient un remboursement forfaitaire de

dans Gagnepain, Ivaldi et Martimort (2008).

ses coûts qui est fixé ex-ante. L'opérateur est responsable des dépassements potentiels des coûts réels au dessus du niveau des coûts espérés. Il a donc intérêt à fournir un niveau d'effort optimal pour la réduction des coûts d'exploitation.

Une particularité intéressante de l'industrie est que, dans la majorité des réseaux de transport, nous observons une croissance continue des subventions par unité de production versées par les autorités aux opérateurs entre 1987 et 2001. Notons que cette croissance est indépendante des caractéristiques du réseau, des autorités, des opérateurs, ou de l'inflation. Cette observation suggère que les termes des contrats de transport ne sont pas constants d'une période à l'autre. Il est donc vraisemblable que les autorités ne sont pas capables de s'engager à ne pas utiliser l'information acquise d'une période à l'autre pour renégocier ces contrats. Nous verrons au cours de cet article comment des hypothèses alternatives quant à la capacité de l'autorité à s'engager ou non peuvent influencer sur les résultats empiriques. Ainsi, nous suggérons qu'une bonne définition du comportement des autorités publiques est fondamentale pour bien comprendre le fonctionnement de cette industrie.

3 Le modèle théorique

Le modèle théorique que nous développons s'appuie sur les leçons de la Nouvelle Théorie de la Régulation (Laffont and Tirole, 1993) mais l'adapte aux caractéristiques du secteur et en particulier au choix binaire entre deux types de contrats. Les contrats de type prix fixe se résument à une subvention fixe b . Les contrats de type coûts du service correspondent à une subvention que nous normaliserons à zéro et à un remboursement total des coûts pour l'opérateur.

L'autorité publique a des préférences définies comme suit:

$$W = S - (1 + \lambda)t + \alpha U \quad \text{où } 0 \leq \alpha < 1 + \lambda \quad \text{et } \lambda > 0.$$

S correspond à la valeur sociale du transport que nous supposons indépendante du prix du service dans un cadre où l'élasticité de la demande est très faible. La subvention $t \in \{c, b\}$ dépend comme nous l'avons signalé du type de contrats signés. $\lambda > 0$ est un paramètre qui représente le coût des fonds publics. Enfin, et suivant en cela Baron et Myerson (1982), l'autorité publique accorde un poids α au profit de l'entreprise dans son objectif. Ce poids peut représenter l'influence politique de l'entreprise au niveau local, refléter les préférences de la majorité politique en place plus ou moins prête à favoriser des

arbitrages en faveur de l'opérateur¹⁰ ou, enfin, être un index du pouvoir de marchandage de l'entrepreneur dans l'attribution des contrats.¹¹ Pour rester dans une constellation de paramètres pour laquelle les rentes sont coûteuses nous supposons donc que $\alpha < 1 + \lambda$. Cette condition implique aussi que les contrats de gestion déléguée doivent arbitrer entre l'abandon aux opérateurs de rentes informationnelles coûteuses et recherche de l'efficacité allocative au travers d'incitations adéquates à la réduction des coûts du service.

Le coût observable du service C inclus à la fois des dimensions de sélection adverse et de risque moral qui sont toutes deux non-observables. θ représente un paramètre d'efficacité a priori de l'entreprise et e désigne son effort managérial:

$$C = \theta - e.$$

L'effort managérial est coûteux pour l'opérateur et la désutilité correspondante sera dénotée par $\psi(e)$ ($\psi' > 0$, $\psi'' > 0$) avec $\psi(0) = 0$.

Le paramètre d'efficacité θ est tiré dans l'intervalle $[\underline{\theta}, \bar{\theta}]$ selon la loi $F(\cdot)$ de densité $f(\cdot)$. Nous supposons la monotonie du taux de hazard, i.e., $\frac{d}{d\theta}(R(\theta)) > 0$ où $R(\theta) = \frac{F(\theta)}{f(\theta)}$.¹²

Contrats dynamiques avec engagement: Supposons dans un premier temps que l'autorité publique puisse s'engager à offrir un menu de contrats de long-terme couvrant deux périodes. Cette hypothèse nous permet d'obtenir une borne supérieure des gains contractuels accessibles aux deux parties, ce qui se traduira dans notre analyse empirique en termes d'un biais sur les gains de l'échange.

Un tel menu de contrats avec engagement consiste donc en un profil de "prix fixes" pour chacune des périodes, et si à l'une de ces périodes un tel contrat à "prix fixe" n'est pas choisi par l'opérateurs, ce dernier optera pour le contrat "coûts du service" sur la

¹⁰Dans ce cas, le paramètre α pourra refléter la capacité de l'opérateur à corrompre le décideur public.

¹¹A ce titre, il est important de noter que ce secteur est sujet à très peu de concurrence ex ante. Comme il a été noté dans la Décision n^0 05-D-38 du Conseil de la Concurrence, le risque de collusion entre opérateurs potentiels est important et est reflété par le peu de concurrents prêts à enchérir pour un contrat donné. Dans plus de 60% des cas, il n'y a qu'un enchérisseur. Nous remercions un rapporteur pour avoir porté à notre attention cette caractéristique du secteur. Notre modélisation capture ces aspects de corruption verticale ou de peu de concurrence horizontale de manière ad hoc au travers du paramètre α . Cette ad hocité nous permet alors de développer des aspects dynamiques du modèle qui deviendraient intraitable si nous avions porté une attention plus soutenue aux aspects collusifs.

¹²Il est important de noter qu'une même entreprise opérant sur des municipalités différentes pourra a priori avoir des paramètres d'efficacité distincts sur chacun de ces contrats. Cette hypothèse capture le fait que les conditions d'efficacité du service sont, en première approximation, dans une assez large mesure idiosyncratiques au secteur desservi (puisqu'elles dépendent étroitement de la structure du réseau, des conditions de trafic, de la topographie de la ville, etc). De la même manière, nous supposons aussi en première approximation que tous les opérateurs, quel que soit l'identité de l'entreprise en question verront leurs coûts être tirés de la même loi $F(\cdot)$.

période correspondante.¹³

Désignons par δ le facteur d'escompte et normalisons le poids comptable de la première période dans le profil intertemporel des gains en introduisant le paramètre $\beta = \frac{1}{1+\delta}$.

Un contrat à prix fixe de long terme correspond à des subventions b_1 and b_2 dans chacune des périodes. Avec de tels contrats, l'entreprise choisit l'effort de premier rang e^* tel que $\psi'(e^*) = 1$. Désignant la valeur sociale nette de cet effort par $k = e^* - \psi(e^*)$, un tel contrat à "prix fixes" de long terme est choisi par l'entreprise quand ses coûts sont suffisamment faibles, i.e.,

$$\theta \leq \beta b_1 + (1 - \beta)b_2 + k = \theta^*.$$

La maximisation du bien-être espéré conduit à la détermination d'un "cut-off" optimal dans l'intervalle des paramètres d'efficacité:

Proposition 1 (*Gagnepain, Ivaldi, Martimort 2008*): *Avec engagement total, le contrat à prix-fixe optimal correspond à des subventions constantes au cours du temps, $b_1^F = b_2^F = b^F$.*¹⁴

$$k = \left(1 - \frac{\alpha}{1 + \lambda}\right) R(b^F + k). \quad (1)$$

Seuls les firmes les plus efficaces choisissent ce contrat

$$\theta \leq \theta^F = b^F + k. \quad (2)$$

Les plus inefficaces optent quant à elles pour un contrat de "coûts du service".

¹³Il est bon de distinguer ici entre le menu de contrats qui, théoriquement, permet à l'autorité publique de "séparer" les opérateurs suivant leur efficacité comme nous le verrons plus bas et le contrat observé et mis en oeuvre en pratique. Le premier de ces objets est une métaphore théorique qui aide à modéliser le processus de négociation entre l'autorité publique et l'opérateur. Elle est indispensable à la modélisation car elle permet de déduire la règle simple de fixation des subventions optimales dans les contrats à "prix fixes" (voir équation (1) ci-dessous). Le second objet a bien sur une réalité concrète. A titre d'exemple et pour clarifier la relation entre ces deux objets, notons qu'il n'y a pas de contradiction à observer qu'une autorité publique stipule a priori un type de contrats (par exemple à "prix fixe" avec une subvention fixée a priori) dans une procédure d'appel d'offres. Si l'opérateur candidat accepte cette offre, il révèle de facto qu'il est suffisamment efficace. Si aucun opérateur n'accepte un tel contrat, le processus d'allocation peut amener à revoir à la baisse les prétentions de l'autorité publique et à opter pour des contrats à prix fixes avec des subventions plus fortes ou des contrats de type "coûts du service".

¹⁴Le résultat que la dynamique des subventions est stationnaire est classique. Voir Laffont and Martimort (2002, Chapter 8) par exemple. Bien entendu, ce résultat serait battu en brèche si les objectifs de l'autorité publique étaient d'accroître le périmètre des contrats en demandant aux opérateurs de desservir des zones moins peuplées. Ceci dit, un tel argument n'expliquerait pas la tendance systématique à un accroissement des subventions au cours du temps; on pourrait en effet tout aussi bien imaginer que l'autorité publique puisse restreindre le périmètre des contrats. Notons également que la hausse des subventions entre 1987 et 2002 est très importante en comparaison avec la hausse (éventuelle) de l'offre de transport. Par exemple, l'offre de transport à Avignon augmente de 17.5% au cours de la période, contre +37.2% pour les coûts d'exploitation, et +49.4% pour les subventions. A Bourges, l'offre augmente de 7.2% entre 1995 et 2002, contre +14.9% pour les coûts, et +74.2% pour les subventions.

Un contrat à “prix fixe” avec une subvention suffisamment importante assurerait que l’opérateur, quel que soit son efficacité, exerce toujours un effort de premier rang et obtienne les gains de productivité associés. Ce serait bien sur très coûteux du point de vue des rentes informationnelles ainsi abandonnées au secteur privé. Un contrat de type “coût du service” conduit à diminuer ces rentes mais c’est au prix de l’absence de toute incitation à réduire les coûts. Le choix de la subvention optimale b^F traduit l’arbitrage entre extraction des rentes informationnelles de l’opérateur et recherche de l’efficacité.

Il est intéressant de noter qu’un poids plus important sur les profits de l’opérateur (α plus grand) dans la fonction objectif de l’autorité publique (que ce soit du fait d’une “influence” politique plus affirmée ou d’une concurrence diminuée) conduit à favoriser les rentes de l’opérateur dans cet arbitrage, ce qui se traduit de facto par un accroissement des subventions. D’autre part, dès lors que les gains de productivité ont une valeur sociale supérieure (k plus grand) conduit aussi à accroître les subventions.

Contrats dynamiques avec renégociation: L’hypothèse d’engagement qui a été la nôtre jusqu’à présent est vraisemblablement excessive. En pratique, le peu de concurrence entre opérateurs potentiels à chaque renouvellement des délégations comme le rythme des échéances électorales auxquelles sont soumis les engagements contractuels, conduit plutôt à considérer la relation contractuelle entre autorité publique et un même opérateur comme régit par des contrats qui, s’ils apparaissent comme de long terme, n’en demeurent pas moins renégociés ou “négociés à nouveau” entre ces mêmes partenaires lorsqu’arrivés à échéance.

D’un point de vue théorique, la renégociation des contrats est définie comme résultant du commun bon vouloir des parties contractantes de changer les termes de leur accord dès lors qu’elles y trouvent un avantage mutuel au gré des informations qui ont pu être révélées au cours du temps.¹⁵ Cette définition couvre donc la modification des contrats de long-terme à des dates *ex interim* mais aussi, lorsque pris dans une acceptation plus large, la possibilité pour des contractants dont les pouvoirs de marchandage à une date donnée sont liés implicitement aux contrats passés de *re-négocier* de futurs accords et d’anticiper ces négociations futures dans leurs accords initiaux. C’est certainement cette dernière interprétation qui correspond le mieux au cadre institutionnel qui nous intéresse ici.

Dès lors que l’autorité publique souffre d’une connaissance imparfaite des caractéris-

¹⁵Voir par exemple Laffont et Martimort (2002, Chapitre 9) et les articles qui y sont référencés.

tiques des opérateurs, offrir un menu simple de contrats permet une certaine auto-sélection des opérateurs suivant leur efficacité. Comme nous l’avons vu ci-dessus dans le cas d’engagement, les opérateurs les plus efficaces sélectionnent les contrats à “prix fixes” alors que les moins efficaces préfèrent les contrats “coûts du service”. L’adoption par un opérateur donné d’un tel contrat est donc interprété par l’autorité publique comme étant une information plutôt défavorable. Dans un cadre dynamique où les relations contractuelles entre opérateurs et autorités publiques couvrent plusieurs périodes, il est tout à fait naturel que ces dernières prennent en compte l’information révélée par le passé par les opérateurs dans leur choix de contrats pour réajuster les termes du nouveau contrat. Accroître les subventions associées aux contrats à “prix fixes” permet à l’autorité de s’ajuster et à des entreprises a priori moins efficaces et d’introduire ainsi de nouveaux gains de productivité. Ces gains doivent toutefois être évalués d’un point de vue dynamique: Les opérateurs les plus efficaces peuvent préférer ainsi adopter des contrats de type “coûts du service” dans les premières périodes de la relation afin de bénéficier de l’accroissement des subventions que la renégociation de ces contrats initiaux induira.

Une fois qu’un contrat de long terme à “prix fixes” $\{b_1, b_2\}$ a été offert et, éventuellement refusé par une firme pas assez efficace, l’autorité publique a des incitations à offrir pour la deuxième période un contrat renégocié. Cette renégociation pour être attractive auprès de l’opérateur se doit donc d’accroître les subventions. Anticipant cette issue, les firmes de coûts intermédiaires peuvent refuser les contrats de “prix fixes” initiaux préférant alors les contrats de type coûts du service, attirées ainsi par les rentes futures qu’elles peuvent obtenir dans des contrats à “prix fixes” plus généreux dans le futur.

La résolution de l’équilibre Bayésien parfait de ce jeu de contrats dynamiques est complexe et nous renvoyons à Gagnepain, Ivaldi, Martimort (2008) pour une caractérisation détaillée. Néanmoins, et pour faciliter ici la compréhension, il est utile de préciser les stratégies des acteurs:

- **Autorité publique:** Elle s’engage un menu de contrats de long terme correspondant à des subventions $\{b_1, b_2\}$ dans le cas des “prix fixes”,¹⁶ et une offre renégociée \tilde{b}_2 qui peut remplacer b_2 à la date 2. Cette renégociation est conditionnelle aux croyances révisées sur le type de l’entreprise, révision qui prend en compte l’observation

¹⁶Notons que l’engagement sur b_2 peut être implicite si l’on adopte comme nous le suggérons ci-dessus le point de vue que l’autorité publique offre des contrats limités dans le temps. b_2 apparaît alors comme une promesse pour le futur. Notre point de vue est que la relation répétée entre contractants rend de telles promesses même si elles sont implicites et “cachées” tout à fait crédibles.

de sa décision d'accepter ou non la subvention b_1 dès la première période.

- **Opérateur:** L'opérateur adopte une stratégie de "cut-off". Elle accepte l'offre $\{b_1, b_2\}$ si et seulement si $\theta \in \Theta_1 = [\underline{\theta}, \theta_1^*]$. Les firmes ayant un type $\theta \in \Theta_2 = [\theta_1^*, \theta_2^*]$ ($\theta_2^* \geq \theta_1^*$) acceptent seulement l'offre renégociée \tilde{b}_2 . Celles de types $\theta \geq \theta_2^*$ choisissent toujours le contrat de remboursement des coûts dans chacune des périodes.

Un profil de subventions $\{b_1, b_2\}$ est robuste à la possibilité d'une renégociation si et seulement si l'autorité publique trouve optimal de ne pas perturber les termes du contrat une fois acquise l'information sur les coûts de l'entreprise révélée même partiellement par les choix de première période. Un contrat est donc robuste dès lors que la promesse b_2 est réellement le contrat mis en oeuvre à la date 2. Ce sont ces profils de subventions qui attireront notre attention.¹⁷

Pour que les stratégies ci-dessus constituent un équilibre, il faut que le type θ_1^* soit indifférent entre choisir dès la date 1 le profil de subventions $\{b_1, b_2\}$ correspondant à des contrats à "prix fixes" dans chacune des périodes et choisisse d'abord un contrat "coûts du service" avant d'opter seulement à la date 2 pour le contrat à "prix fixe" correspondant à la subvention b_2 :

$$\beta b_1 + (1 - \beta)b_2 + k - \theta_1^* = (1 - \beta)(b_2 + k - \theta_1^*) \text{ ou } \theta_1^* = b_1 + k. \quad (3)$$

De la même manière, on trouve que nécessairement:

$$\theta_2^* = b_2 + k. \quad (4)$$

Les contrats robustes à la renégociation peuvent donc être caractérisés comme suit:

Proposition 2 (*Gagnepain, Ivaldi, Martimort 2008*): *Un profil de subventions (b_1, b_2) est robuste à la renégociation si et seulement si:*

$$b_2 \geq b^F \text{ et } kf(b_2 + k) - \left(1 - \frac{\alpha}{1 + \lambda}\right) (F(b_2 + k) - F(b_1 + k)) \leq 0. \quad (5)$$

¹⁷En effet, il est assez facile de constater qu'un *Principe de Robustesse à la Renégociation* tient dans notre contexte. Supposons que l'autorité veuille effectivement renégocier à la date 2 vers une offre différente de ses promesses initiales (formellement, $\tilde{b}_2 \neq b_2$). Considérons le nouveau contrat (b_1, \tilde{b}_2) . Ce profil de subventions est maintenant crédible car s'il existait une autre subvention $\tilde{b} \neq \tilde{b}_2$ préférée à la date 2 à \tilde{b}_2 conditionnellement aux croyances à cette date, nous obtiendrions une contradiction avec l'optimalité supposée de \tilde{b}_2 .

La première de ces conditions indique que l'autorité publique n'est pas désireuse de changer les termes du contrat, une fois observé que la firme a accepté un contrat à prix fixe dès la première période. Ce choix est en effet interprété comme étant une "bonne nouvelle" sur les coûts de l'opérateur. Accroître les subventions ne sert alors à rien.

La deuxième de ces conditions indique, quant à elle, que l'autorité publique n'est pas désireuse de modifier ses promesses sur les subventions de seconde période dès lors que le profil de subventions correspondant à des contrats à "prix fixes" a été refusé dès la première période. De manière assez intuitive, cette condition confirme que l'autorité publique n'est pas désireuse d'augmenter d'un montant db les subventions de seconde période et d'obtenir des gains de productivité (en quantité espérée $(1 + \lambda)kf(b_2 + k)db$) dès lors que l'accroissement du coût social des rentes informationnelles de toutes les firmes prenant ce contrat à "prix fixe" en seconde période est suffisamment important (terme $(1 + \lambda - \alpha)(F(b_2 + k) - F(b_1 + k))$).

Il est important de noter que cette condition de robustesse à la renégociation implique que nécessairement les profils de subvention sont croissants et qu'en corollaire la révélation d'information sur l'efficacité des opérateurs ne peut être que graduelle.

Désignons par μ le multiplicateur de la contrainte de renégociation (5) dans l'optimisation du bien-être espéré intertemporel, nous obtenons:

Proposition 3 (*Gagnepain, Ivaldi, Martimort 2008*): *Le contrat optimal robuste à la renégociation $\{b_1^R, b_2^R\}$ correspond à un sentier de subvention croissant:*

$$b_1^R < b^F \text{ avec } b_1^R < b_2^R$$

et

$$k - \frac{\mu}{\beta(1 + \lambda)} \left(1 - \frac{\alpha}{1 + \lambda}\right) = \left(1 - \frac{\alpha}{1 + \lambda}\right) R(b_1^R + k); \quad (6)$$

$$k + \frac{\mu}{(1 - \beta)(1 + \lambda)} \left(1 - \frac{\alpha}{1 + \lambda}\right) - \frac{\mu k}{(1 - \beta)(1 + \lambda)} \frac{f'(b_2^R + k)}{f(b_2^R + k)} = \left(1 - \frac{\alpha}{1 + \lambda}\right) R(b_2^R + k); \quad (7)$$

and

$$-kf(b_2^R + k) + \left(1 - \frac{\alpha}{1 + \lambda}\right) (F(b_2^R + k) - F(b_1^R + k)) = 0. \quad (8)$$

4 Le modèle empirique

Nous présentons maintenant la partie empirique de notre étude. Nous proposons ici une estimation de la distribution du paramètre d'efficacité θ inobservable des opérateurs de

transport urbain en France. Nous montrons comment cette distribution dépend des caractéristiques intrinsèques des entreprises. Nous suggérons également que cette inefficacité est sous-évaluée s'il est supposé à tort que les termes du contrat de transport sont inchangés d'une période à l'autre (l'autorité s'engage à ne rien modifier), en comparaison avec la situation actuelle où l'autorité augmente les subventions comme prédit par notre modèle théorique.

Notre hypothèse principale consiste à dire que les autorités utilisent actuellement en France des contrats robustes à la renégociation. Ceci implique que nous devons observer dans notre bases de données les séries de contrats suivantes:

- Une série (PP) de contrats de type "prix fixe". Il s'agit d'une situation où l'autorité publique contracte avec un opérateur efficace ($\theta \leq \theta_1^*$) suivant un profil de subventions robuste à la renégociation.
- Une série (CP) Un contrat de type "coût du service" suivi d'une série de contrats de type prix fixe. Dans ce cas, l'autorité publique supervise un opérateur à l'efficacité moyenne ($\theta_1^* \leq \theta \leq \theta_2^*$).
- Une série (CC) de contrats de type "coût du service": Ici, l'opérateur réglementé est plutôt inefficace ($\theta \geq \theta_2^*$).

Nous comparons cette situation réelle à un scénario hypothétique où l'autorité ne modifie pas et s'engage sur les termes du contrat d'une période à l'autre. Un tel scénario impliquerait observer les séries de contrats suivantes:

- Une série (P) de contrats de type "prix fixe". Ce type de réglementation serait appliquée à des opérateurs efficaces ($\theta \leq \theta_F$).
- Une série (C) de contrats de type "coût du service" avec un opérateur plutôt inefficace ($\theta \geq \theta_F$).

Une fois définies les différentes séries de contrats, nous pouvons présenter les données disponibles et leur organisation, propre à chaque arrangement contractuel, au moment de l'estimation du choix de contrat et de la distribution de l'inefficacité des opérateurs.

4.1 Les données

Nous disposons d’observations sur 49 opérateurs de réseaux urbains pour la période 1987-2002. Une observation est la réalisation d’un contrat de transport dans un réseau spécifique au cours d’une année. Ces données sont éditées annuellement par le Centre d’Etude et de Recherche du Transport Urbain (CERTU), et le Groupement des Autorités Responsables du Transport (GART). Pour notre étude, nous avons sélectionné uniquement les zones urbaines avec plus de 100000 habitants afin de réduire les risques d’hétérogénéité entre les différents réseaux.

Le Tableau 1 présente chacune des données disponibles. Les coûts totaux indiquent le volume total des coûts qui n’est pas couvert par les revenus commerciaux.¹⁸ Les subventions incluent les sommes versées en début d’exercice à l’opérateur pour équilibrer le budget prévisionnel, plus les sommes versées à l’opérateur en fin d’activité pour rembourser intégralement ses coûts de production. En divisant le total des subventions par la quantité de places-kilomètres offertes par l’opérateur, nous obtenons une mesure de la subvention versée pour chaque unité de production offerte. La taille du réseau est la somme des longueurs de toutes les lignes du réseau. Enfin, nous disposons pour chaque entreprise de la part des ingénieurs sur le nombre total d’employés.

A ce premier groupe de variables, nous ajoutons plusieurs variables muettes qui nous permettent de prendre en compte les caractéristiques des opérateurs: Ainsi, nous sommes capables d’identifier le groupe de services municipaux auquel appartient chaque opérateur, à savoir, Transdev, Connex, Keolis, et Agir.

Definition d’une période contractuelle et sélection des données: Notre base de données contient 49 réseaux observés entre 1987 et 2001, ce qui correspond à 138 contrats. Comme la durée d’une période contractuelle est de 5 années en moyenne, on observe généralement des séries de trois contrats par réseau entre 1987 et 2001. Très peu de réseaux présentent des séries de 1,2, ou 4 contrats.

La sélection de l’échantillon pertinent pour l’estimation dépendent étroitement du type de scénario contractuel envisagé:¹⁹

¹⁸Notons que notre modèle théorique réalise une simplification comptable en considérant que les revenus commerciaux sont récupérés par l’autorité organisatrice et que les coûts d’exploitations sont remboursés à l’opérateur. Dans nos données, les subventions observées sont les différences entre les coûts et les revenus. Afin de faire coïncider nos données avec notre modèle nous considérons les coûts d’exploitation nets des revenus commerciaux.

¹⁹Notons que un contrat dans un réseau devrait en principe correspondre à une unique observation dans notre modèle théorique, i.e., les objectifs du contrat devraient rester constants au cours des - par exemple - 5 ans de la période contractuelle. La réalité des données peut être quelque peu différente. En

- **Engagement total:** Ici, les arrangements contractuels impliquent des séries de contrats qui seraient en principe identiques. Dans notre modèle de choix de contrat (Tableau 2), nous modélisons simplement la probabilité de choix d'un contrat prix fixe. Ainsi, notre variable expliquée dans ce cas est égale à 1 si le contrat observé au cours d'une unique période contractuel est de type prix fixe. Nous considérons dans ce cas tous les contrats de notre base de données.
- **Robustesse à la renégociation:** Nous nous concentrons ici sur des séries de deux contrats. Les trois possibilités de séries sont (FF) , (CF) , et (CC) . ainsi nous expliquons le choix d'une série de contrats plutôt qu'une autre et montrons comment cette préférence dépend des caractéristiques de l'opérateur (Tableau 4). Nous nous concentrons sur les réseau et les périodes associés à l'arrivée de nouveaux régulateurs (conseils municipaux), ce qui nous permet de construire un échantillon de 53 séries de deux périodes contractuelles.

4.2 Distribution des paramètres d'efficacité des opérateurs de transport

Nous estimons la distribution du paramètre d'efficacité θ des opérateurs dans les deux scénarios: Celui plus probable où l'autorité utilise des contrats robustes à la renégociation et augmente les subventions d'une période à l'autre, et celui moins crédible où il n'y a pas d'apprentissage de la part de l'autorité qui se limite alors à reconduire le même contrat d'une période à l'autre.

Contrats avec engagement: Si l'on observe une situation où l'opérateur n'accepte pas un contrat de type "prix-fixe", c'est parce que cet opérateur fait face à une coût θ important qui l'empêche d'obtenir des bénéfices positifs. En faisant coïncider la distribution de θ à la probabilité empirique d'accepter un contrat prix fixe, nous sommes capables de récupérer cette distribution.

pratique, la base de données montre que, sur une période contractuelle, plusieurs objectifs peuvent être affectés par de légères fluctuations. Ce peut être par exemple le cas de l'offre de transport, mesurée par la quantité de places-kilomètres disponibles, qui affectera à son tour les coûts et les volumes des subventions. Ces fluctuations sont dûes à des chocs exogènes qui peuvent affecter l'activité de l'opérateur au cours de la période contractuelle: Modification des conditions du trafic, ou de la configuration du réseau, routes en travaux, ou grèves sont des exemples potentiels. Les réponses économiques à ces chocs prévisibles sont anticipées par le contrat. De là, bien que les objectifs du contrat puissent fluctuer en cours de période contractuelle, ils sont les éléments d'un seul et même contrat. Au lieu de calculer une simple moyenne pour chaque objectif sur la période contractuelle lorsque des fluctuations sont présentes, nous choisissons de traiter chaque fluctuation comme une donnée indépendante afin d'augmenter les degrés de liberté de l'analyse.

L'opérateur accepte un contrat prix fixe lorsque (2) est satisfaite. La probabilité d'accepter un contrat prix fixe est donc

$$\Pr(\theta \leq b_F + k) = F(b_F + k, \mu_G, \sigma_G^2), \quad (9)$$

où $F(\cdot)$ est la fonction de distribution avec densité $f(\cdot, \mu_G, \sigma_G^2)$. Nous supposons que les θ s sont tirés indépendamment d'une distribution normale qui est commune à tous les réseaux de transport et tous les opérateurs.

Le terme de droite de l'équation (9) est la distribution que nous souhaitons estimer. En particulier, il est nécessaire d'évaluer la moyenne μ_G et la variance σ_G^2 de la distribution normale. Comme ces paramètres nous sont inconnus, nous devons utiliser une spécification alternative de la probabilité du choix de contrat prix fixe. Nous supposons donc que cette probabilité peut être approchée par une spécification logit où la probabilité de choisir un contrat de type "prix fixe" dépend de plusieurs variables explicatives.²⁰ De là, nous faisons coïncider la probabilité empirique logit de choisir un contrat "prix fixe" avec la fonction de distribution évaluée au point $b_F + k$:

$$\Pr(P/S) = \Pr(\theta \leq b_F + k) = F(b_F + k, \mu_G, \sigma_G^2),$$

où P signifie prix fixe et $S = \{P, C\}$. Dans un second temps, nous récupérerons les paramètres μ_G et σ_G^2 :

$$\min_{\{\mu_G, \sigma_G^2\}} \sum_i [\Pr(P/S) - F(b_F + k, \mu_G, \sigma_G^2)]^2.$$

Nous supposons que k est constant, et réalisons la normalisation suivante: A partir de (9), nous réécrivons:

$$\Pr(P/S) = \Pr(\theta' = \theta - k \leq b_F) = F(b_F, \mu'_G, \sigma_G^2). \quad (10)$$

De là, nous évaluons la moyenne μ'_G et la variance σ_G^2 de la distribution de θ' . Une estimation de μ_G est simplement $\mu_G = \mu'_G + k$.

Nous déterminons maintenant la fonction logit de choix de contrats prix fixe. L'opérateur sélectionne le contrat s qui lui donne le niveau d'utilité le plus élevé. La probabilité de choix du contrat s est égale à la probabilité que l'utilité de l'alternative $S = \{P, C\}$ soit supérieure ou égale à l'utilité de l'autre alternative:

²⁰Cette procédure est similaire à celle utilisée par Ryan (2006) pour représenter les choix d'entrée des producteurs de ciment à l'intérieur de marchés locaux aux Etats-Unis. Voir aussi Bajari et alii. (2007) et Hotz et Miller (1993).

$$\Pr(s/S) = \Pr\left(U_i^s \geq U_i^{s'}\right), \quad s, s' \in \{P, C\}. \quad (11)$$

Nous pouvons exprimer l'utilité aléatoire d'une alternative comme la somme des composantes observables et inobservables de l'utilité totale:

$$U_i^s = \bar{U}^s(x_i) + \omega^s(x_i) = \bar{U}_i^s + \omega_i^s,$$

où x_i^s est un vecteur de caractéristiques de l'opérateur qui varie d'un individu à l'autre. Nous pouvons donc réécrire notre probabilité ainsi:

$$\Pr(s/S) = \Pr\left(\omega_i = \omega_i^{s'} - \omega_i^s \leq \bar{U}_i^s - \bar{U}_i^{s'}\right), \quad s, s' \in \{P, C\}.$$

Si l'erreur ω_i suit une distribution logistique:

$$\Pr(s/S) = \frac{\exp(\bar{U}_i^s)}{\exp(\bar{U}_i^s) + \exp(\bar{U}_i^{s'})}, \quad s, s' \in \{P, C\} \quad (12)$$

4.2.1 Contrats robustes à la renégociation

Pour récupérer la distribution des θ s, nous répliquons la méthodologie présentée ci-dessus, en l'appliquant au cas particulier des contrats robustes à la renégociation. Trois types d'arrangements contractuels sont maintenant considérés (au lieu de deux précédemment): Rappelons que nous expliquons maintenant non pas simplement un choix de contrat mais plutôt un choix de série de contrats réalisé par l'opérateur au début d'une série de deux périodes contractuelles: Une série de contrats à "prix fixes" (PP), une série de contrats coûts du service (CC), ou un contrat coûts du service suivi d'un contrat prix fixe (CP). Si un opérateur n'accepte pas un contrat prix fixe (à aucune des périodes), c'est sans doute parce qu'il a un type θ très fort. De la même manière, si l'opérateur accepte un contrat prix fixe au cours des deux périodes (de la seconde période seulement resp.), c'est parce que le paramètre θ est faible (moyen resp.).²¹

L'opérateur accepte un contrat prix fixe au cours des deux périodes lorsque:

$$\theta \leq \theta_1^* = b_1 + k.$$

²¹Une quatrième possibilité est la passage d'un contrat prix fixe à un contrat coût du service. Très peu d'arrangements contractuels de ce type sont observés dans notre base de données. Nous choisissons de ne pas considérer les rares réseaux concernés par ces changements.

La probabilité d'accepter un contrat prix fixe sur deux périodes est la probabilité de bénéficier d'un niveau d'inefficacité θ inférieur à $b_1 + k$:

$$\Pr(\theta \leq b_1 + k) = F(b_1 + k, \mu_{RP}, \sigma_{RP}^2), \quad (13)$$

où $F(\cdot)$ est la fonction de distribution avec densité $f(\cdot, \mu_{RP}, \sigma_{RP}^2)$. Nous supposons à nouveau que les θ s sont distribués normalement.

L'opérateur accepte un contrat prix fixe sur deux période ou sur la seconde période seulement si

$$\theta \leq \theta_2^* = b_2 + k.$$

La probabilité d'accepter un de ces deux arrangements contractuels est la probabilité d'obtenir un tirage sur θ inférieur à $b_2 + k$:

$$\Pr(\theta \leq b_2 + k) = F(b_2 + k, \mu_{RP}, \sigma_{RP}^2). \quad (14)$$

Le membre de droite des équations (13) et (14) est la distribution que nous souhaitons estimer. Les deux paramètres μ_{RP} et σ_{RP}^2 sont inconnus et doivent donc être évalués.

Nous supposons maintenant que la probabilité d'observer un de ces trois arrangements contractuels peut être approchée par une spécification multinomial logit. Nous estimons ces probabilités dans un premier temps. Ensuite, nous faisons coïncider la probabilité empirique de choisir un des trois régimes contractuels, telle que définie par la spécification multinomial logit, avec la fonction de distribution évaluée aux points $b_1 + k$ et $b_2 + k$:

$$\Pr(PP/\Gamma) = \Pr(\theta \leq b_1 + k) = F(b_1 + k, \mu_{RP}, \sigma_{RP}^2),$$

et

$$\Pr(CP/\Gamma) + \Pr(PP/\Gamma) = \Pr(\theta \leq b_2 + k) = F(b_2 + k, \mu_{RP}, \sigma_{RP}^2),$$

où $\Gamma = \{PP, CC, CP\}$. Pour récupérer les paramètres μ_{RP} et σ_{RP}^2 , nous résolvons le système:

$$\min_{\{\mu_{RP}, \sigma_{RP}^2\}} \sum_i [\Pr(PP) - F(b_1 + k, \mu_{RP}, \sigma_{RP}^2)]^2 \sum_i [\Pr(CP) + \Pr(PP/\Gamma) - F(b_2 + k, \mu_{RP}, \sigma_{RP}^2)]^2.$$

Nous évaluons la moyenne μ'_{RP} et la variance σ_{RP}^2 de la distribution de $\theta' = \theta - k$. Une estimation de μ_{RP} est $\mu_{RP} = \mu'_{RP} + k$.

Nous procédons maintenant à la définition de notre spécification multinomial logit. Si l'opérateur choisit l'arrangement contractuel $r \in \{PP, CP, CC\}$, nous supposons que U_i^r est maximale parmi les R arrangements.

La probabilité que le choix r est réalisé est

$$\Pr \left(U_i^r \geq U_i^{r'} \right), \text{ pour } r' \neq r. \quad (15)$$

Comme dans le cas précédent, les équations estimées fournissent un ensemble de probabilités pour les R choix d'un opérateur de caractéristiques x_i . Les probabilités sont:

$$\Pr(r/R) = \frac{\exp(\bar{U}_i^r)}{1 + \sum_{k=1}^{R-1} \exp(\bar{U}_i^k)}, \quad r \in \{CP, CC\}, \quad (16)$$

et

$$\Pr(r = PP) = \frac{1}{1 + \sum_{k=1}^{R-1} \exp(\bar{U}_i^k)}. \quad (17)$$

4.3 Résultats

Nous présentons maintenant les résultats d'estimation obtenus dans chacun des deux scénarios définis ci-dessus.

Contrats avec engagement. Le tableau 2 présente les estimations du modèle logit de choix de contrats prix fixe présenté dans l'équation (12). Les variables explicatives sont: Une constante, la taille totale du réseau, le pourcentage d'ingénieurs dans la force de travail totale, le volume de subvention par unité d'offre, une variable muette égale à 1 si l'opérateur appartient au group KEOLIS, et 0 sinon, une variable muette égale à 1 si l'opérateur appartient au group CONNEX, et 0 sinon, et une variable muette égale à 1 si l'opérateur appartient au group AGIR, et 0 sinon.²²

Nous présentons quatre types d'estimations. Les paramètres obtenus sont en majorité très significatifs. Notons que la probabilité de choisir un contrat "prix fixe" augmente avec la taille du réseau. Ce résultat illustre sans doute le fait que les opérateurs de taille supérieure bénéficient d'une expérience plus élevée, et que les économies d'échelle sont

²² Les régies de transport concernent les réseaux où l'autorité organisatrice opère directement le service. C'est le cas principalement des grandes municipalités comme Paris, Marseille, ou Lyon. Nous nous intéressons uniquement aux réseaux où l'autorité organisatrice délègue le service à un opérateur et établit un contrat.

plus importantes. Un tel effet taille nous aide à identifier le paramètre d'efficacité θ de l'opérateur.

Un autre résultat intéressant est l'effet positif de la concentration des ingénieurs dans la force de travail totale de l'entreprise. Notons toutefois que l'effet n'est pas significatif. Cette variable fournit une mesure de la dotation en capacité productive de chaque entreprise. Les ingénieurs sont généralement responsables des activités de recherche et développement dans le contrôle de la qualité, la maintenance et l'efficacité productive. Leur action est particulièrement importante pour l'amélioration de la vitesse moyenne du réseau. Une plus grande dotation accroît la probabilité de choisir un contrat prix fixe. La variable subvention par unité d'offre a un effet positif sur la probabilité de choix d'un contrat prix fixe. Ce résultat est logique et confirme l'intuition de notre modèle théorique: Une plus grande subvention garantie une meilleure couverture des coûts espérés, et augmente ainsi la probabilité d'acceptation d'un contrat incitatif. Enfin, les trois variables muettes qui rendent compte de l'identité du groupe auquel appartient l'opérateur ²³ sont significatives. Ceci suggère que ces groupes ont des préférences significatives pour un certain type de contrat.

A partir de l'estimation logit du choix de contrat (modèle IV), nous pouvons récupérer les probabilités $\Pr(s/S)$ nécessaires à l'évaluation de la distribution $F(\theta, \mu_G, \sigma_G^2)$. Le Tableau 3 présente les estimations de μ'_G et σ_G , qui sont respectivement la moyenne et l'écart type de la distribution de θ' . Une estimation de μ_G est $\mu_G = \mu'_G + k$.

Contrats robustes à la renégociation. Les résultats d'estimation du modèle multinomial logit sont présentés dans le Tableau 4. L'arrangement contractuel *PP* est le choix de référence. De là, les coefficients estimés reflètent les effets des x_i sur la probabilité de choisir r relative au choix de l'arrangement *PP*. Les variables explicatives sont les mêmes que celles du modèle logit ci-dessus. Une fois encore, le modèle s'adapte très bien aux données.

On note tout d'abord que la taille du réseau (et donc la taille de l'opérateur) a un effet significatif sur le choix du contrat. Une fois encore, les contrats à prix fixe (dans les arrangements *PP* ou *CP*) sont préférés par les opérateurs plus importants en taille. Ensuite, le volume de la subvention versée à l'opérateur joue un rôle important: L'entreprise est plutôt disposée à choisir une série de contrats à "prix fixes" si la subvention par unité d'output est plus élevée. De la même manière, l'entreprise choisit la combinaison "coût du

²³Ici, le groupe de référence est Connex.

service” puis “prix fixe” plutôt qu’une série de contrats “coût du service” si la subvention unitaire est plus élevée.

La part des ingénieurs produit également le résultat attendu. Une plus grande dotation en capacité productive accroît la probabilité de choix du contrat “prix fixe”. L’effet est plus important dans le cas d’une série de contrats prix fixe comparé à une situation où un contrat prix fixe succède à un contrat coût du service. Finalement, on observe un effet groupe important. En particulier, Transdev²⁴ est caractérisé par une préférence plus forte pour les séries de contrats “prix fixes” que les autres groupes.

Comme dans le cas précédent, nous pouvons récupérer à partir de la spécification multinomial logit (Modèle I) les probabilités $\Pr(r/R)$ afin d’évaluer la distribution $F(\theta, \mu_{RG}, \sigma_{RG}^2)$ de θ dans un contexte de régimes contractuels robustes à la renégociation. Comme k est inconnu, Nous évaluons la moyenne μ'_{RP} et la variance σ_{RP}^2 de la distribution de $\theta' = \theta - k$. Les résultats sont fournis dans le Tableau 5. Une estimation de μ_{RP} est $\mu_{RP} = \mu_{RP} + k$.

Contrats avec engagement contre contrats robustes à la renégociation. On remarque que le scénario réglementation robuste à la renégociation implique une moyenne supérieure à la moyenne obtenue sous l’hypothèse de réglementation avec engagement. Ainsi, une mauvaise hypothèse quant au comportement des autorités de transport conduit à un biais au moment de l’estimation de la distribution du paramètre d’efficacité θ des opérateurs de transport. Comme nous l’avons suggéré dans cet article, l’utilisation de contrats robustes à la renégociation est l’hypothèse la plus pertinente. Supposer au contraire que ces autorités s’engagent à ne pas modifier les termes des contrats de transport conduirait donc à l’impression erronée que les opérateurs sont plus efficaces qu’ils ne le sont en réalité.

References

- BAJARI, P., L. BENKARD, et J. LEVIN. “Estimating Dynamic Models of Imperfect Competition.” *à paraître*, *Econometrica*.
- BARON, D. et R. MYERSON (1982), “Regulating a Monopolist with Unknown Costs,” *Econometrica*, 50, 911-930.
- GAGNEPAIN, P., M. IVALDI et D. MARTIMORT (2008), “The Cost of Contract Renegotiation in French Urban Transport Systems,” Mimeo IDEI

²⁴Ici, le groupe de référence est Connex.

en préparation.

- GASMI, F., J.J. LAFFONT et W.W. SHARKEY (1995), "Incentive Regulation and the Cost Structure of the Local Telephone Exchange Network," *Journal of Regulatory Economics*, 12, 5-25.
- HOTZ, V., et R. MILLER (1994), "Conditional Choice Probabilities and the Estimation of Dynamic Models," *Review of Economic Studies* 60, 497-529.
- INSTITUT d'ECONOMIE INDUSTRIELLE (1999), "Network Industries and Public Service." European Commission Reports and Studies, 4.
- LAFFONT, J.-J. et D. MARTIMORT (2002), *The Theory of Incentives: The Principal-Agent Model*, Princeton: Princeton University Press.
- LAFFONT, J.-J. et J. TIROLE (1993), *A Theory of Incentives in Regulation and Procurement*, Cambridge: MIT Press.
- ROGERSON, W. (2003), "Simple Menus of Contracts in Cost-Based Procurement and Regulation ," *American Economic Review*, 93, 919-926.
- RYAN, S. (2006), "The Cost of Environmental Regulation in a Concentrated Industry," Mimeo MIT.
- WILSON, R. (1993), *Nonlinear Pricing*, Oxford: Oxford University Press.
- WOLAK, F. (1994), "An Econometric Analysis of the Asymmetric Information Regulator-Utility Interaction," *Annales d'Economie et de Statistiques*, 34, 13-69.
- WUNSCH, P. (2004), "Estimating Menus of Linear Contracts for Mass Transit Firms," Mimeo CORE.

Variables	Moyenne	Ecart type
Coûts (Milliers Euros)	10,940	19,273,852
Subvention (Milliers Euros)	11,093	9,597
Sub / unité d'offre (Euro)	0.016	0.005
Taille du réseau (km)	288.3	200.1
Part des ingénieurs	0.293	
Part gouvernements de droite	0.526	
Part opérateurs publics	0.387	
Part contrats prix fixe	0.555	
Part Keolis	0.326	
Part Agir	0.163	
Part Connex	0.224	
Part Transdev	0.245	

Table 1: Données

Variables	I	II	III	IV
Constante	-4.73*** (0.75)	5.09*** (1.44)	5.14*** (1.46)	7.41*** (1.65)
Taille du réseau	0.91*** (0.13)	0.88*** (0.14)	0.82*** (0.15)	0.77*** (0.15)
Sub / unité d'offre		2.22*** (0.29)	2.26*** (0.30)	2.68*** (0.35)
Part ingénieurs			1.31 (0.84)	
Agir				-0.58*** (0.27)
Keolis				-0.21 (0.21)
Transdev				1.88*** (0.28)
Moyenne Log Vraisemblance	-0.65	-0.60	-0.60	-0.54
# Contrats	138	138	138	138

Table 2: Choix de contrat "prix fixes" avec engagement total

Distribution de θ'	Estimation	Ecart type
Moyenne μ'_G	13,821***	1,835
Ecart type σ_G	15,240***	3,933

Table 3: Distribution estimée avec engagement total (Valeurs en milliers d'Euros)

Variables	I		II	
	Paramètres	Ecart type	Paramètres	Ecart type
<i>Série CC</i>				
Constante	-7.63***	2.24	-4.56**	1.79
Taille du réseau	-0.81***	0.22	-1.08***	0.19
Sub / unité d'offre	-2.75***	0.44	-2.21***	0.34
Part ingénieurs			-0.82***	1.19
Agir	0.88***	0.32		
Keolis	0.06	0.28		
Transdev	-3.40***	0.51		
<i>Série CP</i>				
Constante	-13.96***	2.09	-10.26***	1.76
Taille du réseau	0.60***	0.18	0.41**	0.17
Sub / unité d'offre	-2.55***	0.41	-1.71***	0.33
Part ingénieurs			-0.61***	0.86
Agir	-1.05***	0.36		
Keolis	-0.05	0.20		
Transdev	-2.63***	0.30		
Moyenne Log Vraisemblance	-0.82		-0.98	
# Series de Contrats	53		53	

Table 4: Choix d'une série de contrats "CC" ou "CP" avec robustesse à la renégociation

Distribution de θ'	Estimation	Ecart type
Moyenne μ'_G	16,926***	2,433
Ecart type σ_G	17,508***	4,392

Table 5: Distribution estimée avec robustesse à la renégociation (Valeurs en milliers d'Euros)